

der medvirker til at udviske grænsen mellem arbejdstid og fritid. Vi vil også henlede opmærksomheden på anbefalingerne fra ILO, hvor nogle af disse centrale punkter er nævnt.

Ud over det, jeg har sagt indtil nu, skal der være 20 minutters pause for hver 2 timers kørsel, vagtturnus skal tilrettelægges, så den enkelte buschauffør har fri 2 dage i træk af rekreative grunde, og det bør været muligt for chaufførerne at få en fridag, f.eks. benytte afspadsering, når dette ønskes. Sådanne punkter lyder som det rene slaraffenland, når man læser dem op for de chauffører, der har deres dagligdag i bybusserne. De undrer sig: Kan det virkelig være rigtigt, at den internationale arbejderorganisation formulerer den slags krav, som ligger så milevidt over det, der ligner vores hverdag i dag? Det ville efter vores bedste overbevisning være et godt og fornuftigt udgangspunkt for udarbejdelse af køre-/hviletidsregler. Man kunne forbedre de skandaløst ringe arbejdsforhold, hvis man tog udgangspunkt i den slags formuleringer.

Vi er også på det rene med, at der er en række andre forhold i køre-/hviletidsbestemmelserne, som trænger til forbedringer. Her skal vi bare nævne trafikplanlægningen, hvor busserne i dag må kæmpe med den øvrige trafik om at komme frem og ind og ud ved stoppestederne, og chaufførernes risiko for at blive udsat for vold. Her vil vi fremhæve, at tomandsbetjening på særlig udsatte ruter og på særlige tidspunkter af døgnet kunne være en afgørende forbedring af arbejdsmiljøet.

Med disse ord håber jeg, at vi kan få en reel behandling – nok ikke af vort beslutningsforslag, men en reel behandling på politisk niveau, hvor man rent faktisk kommer med nogle konkrete forslag, der kan føre til nogle konkrete forbedringer af buschaufførernes hverdag, også inden for det næste korte åremål.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen): Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Arbejdsmarkedsudvalget. Hvis

ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 109:

Forslag til folketingsbeslutning om optimal udnyttelse af Øresundsbroen.

Af Frank Dahlgaard (UP).

(Fremsat 29/2 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Forslagsstilleren beskriver i bemærkningerne de politiske retningslinjer for takstfastsættelsen, som er udstukket i den dansk-svenske regeeringsaftale fra 1991. Forbindelsen skal være brugerfinansieret, samtidig med at der skal tages hensyn til integrationen i Øresundsregionen og til, at der fortsat kan opretholdes en fornuftig færgefart mellem Helsingør og Helsingborg, til jernbanetrafikken og til miljøet.

Så vidt jeg kan se, anfægter forslagsstilleren ikke disse retningslinjer, men alene den måde, de er udmøntet på i praksis. Jeg vil imidlertid gerne slå fast, at både den danske og den svenske regering står fuldt og helt bag den måde, hvorpå Øresundskonsortiet har valgt at tilgode de forskellige hensyn i de takster, der blev fastlagt sidste sommer. Forslagsstilleren er af den opfattelse, at den svenske regering har en anden holdning og skulle være parat til at sænke brotaksterne, men det skal jeg senere vende tilbage til. Først vil jeg imidlertid gerne redegøre for nogle væsentlige forhold ved Øresundsforbindelsen, som er af betydning for diskussionen om taksterne.

Da det blev besluttet at bygge den faste forbindelse over Øresund, blev det også besluttet, at både de danske og de svenske landanlæg skulle finansieres af indtægterne fra kyst til kyst-forbindelsen. Derfor er det ved en vurdering af økonomien nødvendigt at se på hele forbindelsen, dvs. både kyst til kyst-delen og landanlæggene. Kyst til kyst-delen skønnes at kunne tilbagebetales på godt 30 år ud fra de